

D i c t a m e n

I. ANTECEDENTES

Con fecha 23 de diciembre del año 2002, tuvo entrada en este Consejo Económico y Social un escrito del Excmo. Sr. Ministro de Fomento por el que, de conformidad con lo previsto en el artículo 7.1.1.a) de la Ley 21/1991, de 17 de junio, de creación del Consejo Económico y Social, se solicitaba Dictamen sobre el Anteproyecto de Ley del Sector ferroviario. Al texto del Anteproyecto le acompañan dos Memorias, una explicativa y otra económica. Se adjuntan, además, un borrador del Estatuto del Administrador de las Infraestructuras Ferroviarias, entidad pública empresarial que integrará la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles y el actual Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, y un borrador del Estatuto de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora, cuya creación está prevista en el propio Anteproyecto como empresa prestadora del servicio ferroviario, que asumirá inicialmente la prestación de transporte ferroviario que viene realizando hasta el momento la actual RENFE.

La solicitud de Dictamen fue trasladada a la Comisión de Políticas Sectoriales y Medio Ambiente para que procediera a la elaboración de una propuesta, con vistas, en su caso, a la aprobación en la sesión ordinaria del Pleno del día 29 de enero de 2003.

El día 16 de enero de 2003 compareció ante dicha Comisión, a instancias de este Consejo, el

Excmo. Sr. D. Benigno Blanco Rodríguez, Secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, para aclarar algunas cuestiones relativas al texto normativo sometido a Dictamen. Asimismo, el día 22 de enero compareció el Ilmo. Sr. D. Jaime Sánchez Revenga, Director General de Presupuestos del Ministerio de Hacienda.

El presente Anteproyecto responde a la necesidad de impulsar el transporte por ferrocarril, en línea con lo propuesto en el Libro Blanco: *La política europea de transportes de cara a 2010: la hora de la verdad*¹ en el que la Comisión se hacía eco del retraso que caracteriza al transporte ferroviario comunitario, en cuanto a la apertura de su mercado y a su escasa competitividad, respecto a otros modos de transporte y donde señalaba las necesidades de crear un «auténtico mercado interior del ferrocarril», de optimizar la utilización de las infraestructuras y de modernizar los servicios. Todo ello sin olvidar el favorable impacto ambiental que sería de esperar de una utilización más intensiva de este modo de transporte, consideración igualmente recogida en la Estrategia Española de Desarrollo Sostenible.

Este interés por el transporte ferroviario se ha traducido, en el ámbito comunitario, en el «Segundo Paquete Ferroviario», también llamado «paquete de medidas de infraestructuras», que recoge la si-

¹ COM (2001) 370, de 12 de septiembre.

guiente normativa: la Directiva 2001/12/CE, que modifica la Directiva 91/440/CEE, y prevé la creación de la Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías; la Directiva 2001/13/CE, que modifica la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias; y finalmente, la Directiva 2001/14/CE, que modifica la Directiva 95/19, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad; todas ellas, de 26 de febrero de 2001 y en vigor desde el 15 de marzo de ese mismo año.

Este «Segundo Paquete Ferroviario» no es más que la respuesta a los escasos resultados que tuvo el primero de ellos, que recogía: la Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios; la Directiva 95/18/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre concesión de licencias a empresas ferroviarias y la Directiva 95/19/CE, de 19 de junio de 1995, sobre la adjudicación de las capacidades de infraestructura ferroviaria y la fijación de los correspondientes cánones de utilización.

En España, donde el transporte ferroviario se ha venido regulando por la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los transportes terrestres (LOTT), la adopción de aquel «Primer Paquete Ferroviario» supuso la aprobación, en 1994, de un nuevo Estatuto para RENFE², en el que se establecía que RENFE llevaría a cabo, con carácter unitario, la explotación de la infraestructura de la Red Nacional Integrada, mientras que, se abría la posibilidad de que otras empresas, privadas o públicas, ofrecieran servicios ferroviarios. Asimismo, en 1997 se creó el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) de acuerdo con lo previsto por la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social.

La adopción de las Directivas de ese «Segundo Paquete Ferroviario» en España se hará en el marco del actual Plan de Infraestructuras del Ministerio de Fomento 2000-2007³ y supondrá, por un lado, la separación, al menos contable, de la explotación de los servicios de transporte ferroviario de la administración de la infraestructura, y por otro lado, la progresiva apertura del mercado ferroviario a la competencia, todo ello con el objetivo de coadyuvar a la creación de un mercado interior del ferrocarril.

Además, a partir del 15 de marzo de 2003 se permitirá el acceso de todas las empresas ferroviarias que lleven a cabo transporte internacional de mercancías a las líneas españolas de la Red Ferroviaria de Interés General que formen parte de la denominada Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías, acceso que debe extenderse a toda la REFIG antes del 15 de marzo de 2008.

En este sentido, cabe señalar que el Anteproyecto de Ley, tal y como recoge en su Exposición de Motivos, construye el concepto de Red Ferroviaria de Interés General, (sobre la que el Estado tiene competencias plenas) de acuerdo con los artículos 149.1.21.^a y 24.^a de la Constitución Española, que expresan que el Estado ostenta competencia exclusiva en materia de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma y del régimen general de comunicaciones y de obras públicas de interés general o cuya realización afecte a más de una Comunidad Autónoma.

Además, de acuerdo con el artículo 148.1.5.^a de la Constitución Española las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias en materia de ferrocarriles cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de las mismas y en los mismos términos respecto del transporte desarrollado por este medio.

² Real Decreto 121/1994, de 28 de enero, por el que se aprueba el Estatuto de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE).

³ El Plan de Infraestructuras 2000-2007 prevé un volumen de inversión ferroviaria de 6,8 billones de pesetas para el periodo 2000-2010.

II. CONTENIDO

El Anteproyecto viene precedido de una Exposición de Motivos, en la que se considera el ferrocarril «un modo de transporte esencial en la sociedad española actual, seguro y con escasa incidencia sobre el medio ambiente y el consumo energético», fundamentos para la voluntad declarada de impulsarlo «como transporte rápido, moderno y seguro, capaz de competir con otros modos de transporte y de convertirse en un elemento vertebrador del país y en instrumento para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos». Así, además de transponer a la legislación española las normas emanadas de las vigentes Directivas europeas en la materia (básicamente sobre apertura de los mercados ferroviarios nacionales al transporte internacional de mercancías realizado por las empresas ferroviarias establecidas en cualquier Estado miembro de la Unión Europea), el Anteproyecto se propone «reordenar por completo el sector ferroviario estatal y sentar las bases que permitan la progresiva entrada de nuevos actores en este mercado».

El Anteproyecto de Ley consta de 97 artículos, estructurados en siete títulos, siete disposiciones adicionales, seis transitorias, una derogatoria, tres finales y un anexo con las definiciones de los conceptos básicos empleados por la Ley.

El contenido del Anteproyecto, anticipado en líneas generales en la Exposición de Motivos, consiste en la definición de las infraestructuras ferroviarias dentro de la denominada Red Ferroviaria de Interés General (REFIG) sobre la que el Estado tiene competencias plenas, en la total separación de infraestructuras y operaciones, en la atribución de competencias y condiciones para el funcionamiento del nuevo sistema en un régimen progresivo de apertura del mercado y en la designación, por una parte, del Ministerio de Fomento como Órgano competente en la definición de la REFIG, en la planificación de infraestructuras y, en general, en la ordenación, seguridad y garantía de funcionamiento del sistema, y por otra parte, del nuevo Comité de Regulación Ferroviaria, dependiente del primero, como enti-

dad con competencias para salvaguardar la pluralidad de la oferta en la prestación de servicios sobre la REFIG y para resolver los conflictos entre empresas ferroviarias.

La administración de las infraestructuras se encomienda a una nueva entidad pública, denominada Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), fruto de la conversión e integración de las actuales Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) y Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF). El ADIF, al que se asigna el patrimonio ferroviario del Estado, «podrá construir, de acuerdo con los que determine el Ministerio de Fomento, infraestructuras ferroviarias con cargo a sus propios recursos o a recursos ajenos», y «administrará las infraestructuras de su titularidad y aquellas cuya administración se le encomiende mediante el oportuno convenio».

Por otro lado, en el negocio de operación de servicios ferroviarios, que se abrirá progresivamente a la competencia, se establecen las condiciones para la obtención de la licencia de empresa ferroviaria, indispensable para la adjudicación por el ADIF de la capacidad de red necesaria para que pueda prestar servicios. En el transporte internacional de mercancías se establece el régimen transitorio que regulará la paulatina apertura del mercado, desde el 15 de marzo de 2003 en la denominada Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías, y antes del 15 de marzo de 2008 en la REFIG habilitada para ello.

El Anteproyecto crea, como empresa ferroviaria, la denominada RENFE-Operadora, que asumirá inicialmente la prestación de servicios de transporte que desarrolla RENFE en la actualidad. Se atribuye transitoriamente a la nueva entidad toda la capacidad de infraestructura necesaria para la prestación de servicios de transporte de mercancías que estuviere prestando a la entrada en vigor de la Ley, y la posibilidad de obtener directamente la necesaria para prestar nuevos servicios. Se le confiere además el derecho a explotar

los servicios de transporte de viajeros que se presen-ten a la entrada en vigor de la Ley sobre la RE-FIG, cuya apertura a la competencia, de acuerdo con el régimen transitorio del Anteproyecto, se someterá a las condiciones y plazos que esta-blezca la Unión Europea.

El título I del Anteproyecto (artículos 1 y 2) recoge las disposiciones generales, determinando el objeto y los fines de la Ley. Define como ob-jecto de ésta la regulación, en el ámbito de la com-petencia del Estado, de las infraestructuras ferro-viarias y de la prestación de servicios de transporte ferroviario y otros adicionales, com-plementarios o auxiliares a aquéllas.

El título II (artículos 3 a 38) trata de las in-fraestructuras ferroviarias. El capítulo I establece la definición de éstas y regula la denominada Red Ferroviaria de Interés General, concepto que viene a sustituir al de Red Nacional Integrada pre-visto en la Ley de Ordenación de los transportes terrestres de 30 de julio de 1987.

El capítulo II se refiere a la planificación, pro-yecto y construcción de infraestructuras ferrovia-rias integrantes de la REFIG, y las condiciones en que determinada infraestructura podrá excluirse de ésta. Cabe destacar que las Comunidades Autónomas o las Entidades Locales podrán asu-mir la financiación del mantenimiento y explota-ción de la infraestructura de que se trate antes de que el Ministerio de Fomento acuerde su clausu-ra. Se regulan las zonas de servicio ferroviario y su consideración urbanística, así como la inci-dencia de las infraestructuras ferroviarias sobre el planeamiento urbanístico.

En el capítulo III se establece, en las líneas que forman parte de la REFIG, la distinción de una zona de dominio público, otra de protección y un límite a la edificación, y se fijan pautas de actuación en los casos de expropiación de bienes existentes en dichas zonas y en casos de obras y actividades ile-gales dentro de las mismas, atribuyéndose al ADIF el ejercicio de todas las competencias relativas al uso y defensa del dominio público.

El capítulo IV configura el contenido y al-cance de la administración de las infraestructuras

ferroviarias integradas en la REFIG, que declara como servicio de interés general y esencial para la comunidad. El objeto de dicha administración es el mantenimiento y explotación de infraestruc-turas, así como la gestión de su sistema de con-trol, de circulación y de seguridad.

El capítulo V, por su parte, establece la natu-raleza jurídica, competencias y funciones del ADIF, y regula las líneas básicas del régimen apli-cable a esta entidad. El desarrollo de su Estatuto corresponderá al Gobierno, mediante Real Decreto.

El capítulo VI sienta las bases del régimen ju-rídico de la denominada declaración sobre la red, que será el instrumento mediante el cual el ADIF expondrá las características de la infraestructura puesta a disposición de las empresas ferroviarias, la capacidad de cada tramo, las condiciones de ac-ceso (normas generales, plazos, procedimientos, cánones y tarificación) y cualquier otra informa-ción que pueda ser necesaria para solicitar capa-cidad de infraestructura. El Ministerio de Fomento determinará el contenido de la declaración sobre la red.

El capítulo VII define el concepto de adjudi-cación de capacidad de infraestructura, los candi-datos, la posibilidad de imponer requisitos a los mismos, el procedimiento de adjudicación, las medidas especiales en caso de perturbaciones del tráfico ferroviario y los derechos de uso de la ca-pacidad de infraestructura.

Finalmente, el capítulo VIII establece el régi-men aplicable a las infraestructuras ferroviarias en los puertos y aeropuertos, y el capítulo IX el correspondiente a las líneas ferroviarias de titu-laridad privada.

El título III (artículos 39 a 41) dedica su con-tenido a la definición y regulación de los servi-cios adicionales, complementarios y auxiliares, determinando tanto el régimen jurídico que les re-sulta aplicable como los sujetos facultados para su prestación.

El título IV (artículos 42 a 60) trata sobre el transporte ferroviario. En el capítulo I define tal

concepto, y en el capítulo II define las empresas ferroviarias y establece el régimen que les será de aplicación.

El capítulo III, por su parte, atribuye al Consejo de Ministros de oficio o a instancia de las Comunidades Autónomas o Corporaciones Locales correspondientes, declarar de interés público la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario sobre las líneas o los tramos que integran la REFIG cuando dicha prestación resulte deficitaria o no se produzca en las adecuadas condiciones de frecuencia y calidad, y sea necesaria para garantizar la comunicación entre las distintas localidades del territorio español. Se prevé también la posibilidad de que el Gobierno, con carácter excepcional y transitorio, pueda acordar la asunción, por la Administración General del Estado, de la gestión de determinados servicios de transporte por ferrocarril o la explotación de ciertas infraestructuras ferroviarias para garantizar la seguridad pública y la defensa nacional. Asimismo, se permite al Ministerio de Fomento adoptar las medidas necesarias para la correcta prestación de los servicios de transporte de viajeros declarados de interés público o de los servicios adicionales, complementarios o auxiliares de los mismos.

El capítulo IV crea el Registro Especial de Empresas Ferroviarias, donde se inscribirán de oficio los datos relativos a las entidades que hayan obtenido licencia de empresa ferroviaria. La forma de inscripción y el régimen jurídico de dicho Registro Especial serán objeto de regulación mediante Real Decreto.

En el capítulo V se establece el régimen de seguridad en el transporte ferroviario, previéndose la posibilidad de que, reglamentariamente, si así se determina en la normativa comunitaria, un órgano administrativo específico tenga por finalidad el otorgamiento de los certificados de seguridad necesarios, con carácter previo, a la prestación del servicio ferroviario sobre una determinada línea.

Por su parte, el capítulo VI regula los derechos de los usuarios de los servicios de transporte ferroviario, tanto de viajeros como de mercancías. El Anteproyecto de Ley remite su concreta

determinación a lo que se establezca en la normativa vigente y en los contratos celebrados con las empresas ferroviarias.

Finalmente, el capítulo VII regula el régimen aplicable al personal ferroviario, estableciéndose por Orden del Ministerio de Fomento las condiciones y requisitos para la obtención de títulos o permisos que habiliten para el desempeño de sus funciones.

El título V del Anteproyecto (artículos 61 a 79) hace referencia al régimen económico y tributario del ADIF y, en particular, a la regulación de las tasas, cánones y tarifas reconocidos a su favor. El capítulo I contempla las tasas por licencias y certificados de seguridad. El capítulo II, la tasa de seguridad del transporte ferroviario de viajeros. El capítulo III, las tasas por homologación de centros de formación de personal ferroviario y de certificación de material rodante y por el otorgamiento de títulos a dicho personal. Y el capítulo IV, como disposición común a todas las tasas ferroviarias, señala que, sin perjuicio del régimen jurídico general aplicable a la impugnación de actos del ADIF, los relativos a administración y cobro de tasas podrán reclamarse en vía económico-administrativa.

El capítulo V regula los cánones ferroviarios previstos: por la utilización de infraestructuras ferroviarias, que podrá exigirse con ocasión de la adjudicación de la capacidad de red necesaria para la prestación de los distintos servicios ferroviarios, y por la utilización de estaciones, terminales e instalaciones ferroviarias y sus servicios.

El capítulo VI establece un régimen de tarifas o precios privados por la prestación de servicios al público y el desarrollo de actividades comerciales o industriales por parte de las empresas ferroviarias así como por la prestación, por el ADIF, de servicios adicionales, complementarios y auxiliares a terceros, y por el uso comercial de sus instalaciones y espacios disponibles.

El título VI del Anteproyecto (artículos 80 a 84) fija el régimen jurídico de la Administración ferroviaria, distinguiendo como agentes del sistema la Administración General del Estado, el

Ministerio de Fomento y el Comité de Regulación Ferroviaria. Este último tiene como funciones, entre otras, salvaguardar la pluralidad de la oferta en la prestación de los servicios sobre la REFIG y resolver los conflictos entre empresas ferroviarias.

El título VII (artículos 85 a 97) establece el régimen de infracciones y sanciones.

El Anteproyecto se cierra con las ya citadas disposiciones adicionales, transitorias, finales y derogatoria, además de un anexo de definiciones. A través de estas normas, se regulan los nuevos entes que actuarán en el sector ferroviario estatal y se establece un régimen escalonado y paulatino de competencia en el transporte ferroviario de mercancías.

La disposición adicional primera realiza el traspaso de funciones y patrimonio entre RENFE y el ADIF. La disposición adicional segunda, por su parte, procede a la extinción del GIF, y su sucesión por el ADIF. La disposición adicional séptima, además, adscribe al ADIF el patrimonio de titularidad estatal correspondiente a las líneas de ferrocarril de construcción abandonada.

La disposición adicional tercera prevé la creación de la entidad RENFE-Operadora, y las condiciones generales en las que esta entidad se subroga en patrimonio, derechos y obligaciones de la anterior RENFE. La disposición adicional sexta habilita al personal de la nueva entidad y homologa su material rodante con carácter provisional, hasta dos años desde la entrada en vigor de la Ley.

La disposición adicional cuarta exime de tributación los distintos actos jurídicos previstos para configurar el nuevo sistema.

La disposición adicional quinta excluye de la Ley los modos de transporte que utilicen cable o cables, tractores y portadores y que no tengan camino de rodadura fijo.

La disposición transitoria primera fija el calendario de apertura del mercado para los servicios ferroviarios de transporte internacional de mercancías: 15 de marzo de 2003 para la denominada Red Transeuropea; antes del 15 de mar-

zo de 2008 para la REFIG, dejando a Real Decreto su concreción.

La disposición transitoria segunda establece los términos y plazos en que será de aplicación lo previsto en la Ley a las entidades de otros Estados de la Unión Europea.

La disposición transitoria tercera señala las líneas que compondrán la REFIG a la entrada en vigor de la Ley: las administradas por RENFE o por el GIF, o por la Administración Portuaria en los Puertos de Interés General, así como la Red de ancho métrico de titularidad del Estado y administrada por FEVE. Sobre esta última, la disposición transitoria sexta señala el régimen aplicable hasta que se dicte un Reglamento específico en desarrollo de lo dispuesto en la Ley.

La disposición transitoria cuarta suspende la aplicación al transporte de viajeros de los capítulos II y III del título IV de la Ley hasta tanto la Unión Europea no establezca un régimen de apertura del mercado para este tipo de transporte. Hasta entonces, el derecho de explotación recaerá en RENFE-Operadora.

La disposición derogatoria única deroga expresamente la sección 2.^a del capítulo II y los capítulos III, IV y V del título VI de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los transportes terrestres, el artículo 74 de la Ley 42/1994, de 30 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social, los artículos 160 y 161 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, y el artículo 104 de la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, ambas de igual nombre.

La disposición final primera habilita al Gobierno, sin perjuicio de lo atribuido al Ministerio de Fomento, para el desarrollo de lo dispuesto en la Ley.

La disposición final segunda señala que la Ley se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.1.^a, 14.^a, 21.^a y 24.^a de la Constitución.

Finalmente, la disposición final tercera establece una *vacatio legis* de seis meses para la en-

trada en vigor de la Ley a contar desde su publicación en el BOE. En dicho período, el Gobierno y el Ministerio de Fomento deberán adoptar las medidas necesarias para el funcionamiento del

nuevo modelo, especialmente, la aprobación de los Estatutos de las entidades públicas empresariales Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y RENFE-Operadora.

III. OBSERVACIONES GENERALES

1. El CES valora positivamente que el Anteproyecto, más allá de la mera transposición de las Directivas comunitarias sobre la materia, apueste de manera activa por el objetivo de recuperar el ferrocarril y plantee un nuevo modelo para el sistema ferroviario, de manera que la prestación de servicios de transporte en este modo opere en régimen de competencia.
2. En lo que respecta a la presentación formal del Anteproyecto, el CES quiere agradecer la completa documentación que acompaña a su texto, circunstancia que ha facilitado su labor consultiva.
3. Dada la importancia reguladora que tendrá el desarrollo reglamentario de la Ley, parece oportuno solicitar que, junto a la previsión de audiencia (disposición final tercera del Anteproyecto) de entidades representativas del sector y de los usuarios integrados en el Consejo Nacional de Transportes Terrestres, se someta a Dictamen del CES aquellos desarrollos normativos de especial relevancia en su ámbito consultivo.
4. El perfeccionamiento del mercado único europeo, en sus vertientes de libre circulación de mercancías y de libre prestación de servicios, requiere unos medios de transporte eficaces, seguros y de calidad. El CES comparte el creciente interés por la política de transporte que ha manifestado la Comisión Europea y que se ha plasmado fundamentalmente en la adopción el 12 de septiembre de 2001 del Libro Blanco: *La política europea de transportes de cara a 2010: la hora de la verdad*⁴, donde se identifica el principal reto que se plantea al sector de los transportes comunitarios: integrar los transportes en el desarrollo sostenible para hacer frente a la mayor demanda de transporte que traerá consigo la ampliación de la Unión Europea.
5. El CES acoge favorablemente que el Anteproyecto objeto de Dictamen asuma, para España, el objetivo de fomentar el ferrocarril, ya que los desequilibrios identificados a nivel europeo son más notables para el caso español. De hecho, el transporte interno de mercancías en España se realiza en su mayor parte por carretera. Del conjunto del Valor Añadido Bruto (VAB) generado por el sector de transportes en España⁵, el ferrocarril representa un 7,3 por 100, sólo por delante del transporte marítimo (3,1 por 100), escasamente inferior al generado por el transporte aéreo (9,6 por 100) y claramente por debajo del correspondiente al transporte por carretera (57,8 por 100).
6. Aunque el impulso al transporte ferroviario parece claramente justificado, no se puede olvidar que para lograr un desarrollo equilibrado de los modos de transporte hay que promover la intermodalidad⁶,

⁴ Comisión Europea, Libro Blanco: *La política europea de transportes de cara a 2010: la hora de la verdad*, COM (2001) 370 final.

⁵ Ministerio de Fomento, *Anuario Estadístico 2000*. El VAB de los servicios anexas al transporte también computa en el total y representa un 22,2 por 100.

⁶ La intermodalidad se refiere a la vinculación de los distintos modos de transporte, de manera que además de dar a cada modo el lugar que le corresponde se optimice el funcionamiento global del sistema de transportes. Véase al respecto el capítulo II: «Vincular los distintos modos de transporte», del ya citado Libro Blanco.

que permita asegurar la armonización entre sistemas de transporte.

7. En opinión del CES, la estrategia de impulsar el transporte por ferrocarril en los términos planteados por el Anteproyecto por su carácter de medio-largo plazo, debe guardar asimismo una adecuada coherencia con otras medidas o intervenciones de política económica o sectorial planteadas también para un horizonte temporal largo. Entre otras, con las líneas trazadas en la Estrategia Española de Desarrollo Sostenible, con los compromisos en materia fiscal y presupuestaria derivados del Pacto de Estabilidad y Crecimiento y con las líneas maestras de la política de desarrollo regional; considerando, además, la necesidad de mantener un nivel de inflación adecuado a los objetivos planteados en el ámbito de la Unión Económica y Monetaria. Todo ello en el marco de liberalización y competencia en el sector, y en el contexto de la construcción del mercado interior europeo.
8. En la Estrategia Española de Desarrollo Sostenible, objeto de Informe del CES⁷, se subrayaba la necesidad de promover los modos de transporte de menor impacto ambiental y de menor consumo energético. El impulso del ferrocarril previsto en el Anteproyecto respondería a esta necesidad. Asimismo, ante el problema de la congestión del tráfico, principal contaminante de las grandes ciudades, el CES propuso la recuperación del ferrocarril, en concreto el establecimiento de redes internas en las Comunidades Autónomas, aunque esto último supera las competencias del Anteproyecto.
9. El contenido del Anteproyecto no contempla el tratamiento de la deuda acumulada por RENFE, pero el CES entiende que el escenario que finalmente se adopte al respecto

debería trazarse en el plazo más inmediato posible y acomodarse a lo previsto por el artículo 9 la Directiva 91/440⁸, en la que se dispone que los Estados miembros deben velar por que las empresas ferroviarias públicas cuenten con una estructura financiera saneada, estableciendo la necesidad de reducir las deudas hasta llegar a un nivel que no obstaculice una gestión financiera sana, facultándoles para adoptar, además, las medidas necesarias para que se cree un sistema específico de amortización de deudas.

10. El CES considera que sería conveniente que el Anteproyecto asuma la ordenación, en el ámbito estatal, de condiciones básicas de dicho sector, como las de explotación, seguridad, titulación del personal, derechos de los consumidores, entre otras, en lugar de limitarse a la ordenación de la REFIG.
11. Por otra parte, el CES quiere reiterar⁹ la necesidad de entender el sistema de transportes, y en particular del ferroviario, como un sistema integrado que incorpore las infraestructuras y los medios técnicos que circulan por dichas infraestructuras, posibilitando la movilidad de personas y mercancías y de las empresas que, usando medios técnicos e infraestructuras, transportan a personas y mercancías, garantizando con ello la unidad de mercado en todo el territorio español y la cohesión de los diferentes grupos sociales y regiones.
12. Si la dotación adecuada de infraestructuras de transportes es considerada como uno de los instrumentos clave para lograr el objetivo de cohesión territorial y social, las decisiones sobre la red ferroviaria deben tener en cuenta el sistema de transportes en su totalidad y prestar especial atención a las condiciones de intermodalidad.

⁷ Informe 1/2002 del CES, sobre el *Documento de consulta para la Estrategia Española de Desarrollo Sostenible*, aprobado el 20 de febrero de 2002.

⁸ Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios. Artículo 9.

⁹ Informe 3/2000 del CES, *Unidad de mercado y cohesión social*, aprobado el 28 de junio de 2000.

13. El Anteproyecto define a la REFIG como «las infraestructuras esenciales para garantizar el sistema común de transporte ferroviario en el territorio del Estado, o cuya administración conjunta sea necesaria para el correcto funcionamiento del sistema». El CES considera que cabría mejorar los términos en los que se define la REFIG, atendiendo a tres aspectos básicos: la vigencia de los principios generales establecidos en los artículos 3 y 4 de la LOTT¹⁰, el concepto de interés general como aquél de ámbito superior al autonómico, que determina la competencia estatal sobre la REFIG, y el propio carácter de servicio de interés general que tiene el transporte ferroviario.
14. Con la aprobación de la Ley, el marco legal sobre el sector ferroviario va a estar recogido en dos importantes disposiciones: de una parte, la LOTT, que establece los principios y normas generales sobre el transporte terrestre; y de otra parte, esta nueva Ley, que recoge de forma específica las peculiaridades del transporte ferroviario, aunque no de forma completa, pues se mantiene en vigor parte de la LOTT relativa a este sector. Aparte de la dispersión normativa que esta iniciativa produce, el CES echa en falta en el Anteproyecto una mención expresa a la vigencia de los principios generales sobre ordenación de los transportes señalados en la LOTT. Esta mención, además de dotar de una mayor seguridad jurídica al marco normativo vigente, permitiría aclarar que entre los fines del ordenamiento jurídico sobre el sector ferroviario están también los establecidos en los artículos 3 y 4 de la LOTT, sobre «principios generales» relativos a la organización y el funcionamiento del sistema de transporte, tanto en lo concerniente al establecimiento de un sistema común de transporte en todo el Estado, como en lo concerniente a la satisfacción de las necesidades de la comunidad, y al mantenimiento de la unidad de mercado.
15. En la concreción de los cuatro criterios específicos para considerar la red como de Interés General, dos de ellos, a saber:

¹⁰ Artículo 3

La organización y funcionamiento del sistema de transportes se ajustará a los siguientes principios:

- a) Establecimiento y mantenimiento de un sistema común de transporte en todo el Estado, mediante la coordinación e interconexión de las redes, servicios o actividades que lo integran, y de las actuaciones de los distintos órganos y administraciones públicas competentes.
- b) Satisfacción de las necesidades de la comunidad con el máximo grado de eficacia y con el mínimo coste social.
- c) Mantenimiento de la unidad de mercado en todo el territorio español, conforme al artículo 139.2 de la Constitución.

Artículo 4

1. Los poderes públicos promoverán la adecuada satisfacción de las necesidades de transporte de los ciudadanos, en el conjunto del territorio español, en condiciones idóneas de seguridad, con atención especial a las categorías sociales desfavorecidas y a las personas con capacidad reducida, así como a las zonas y núcleos de población alejados o de difícil acceso.
2. La eficacia del sistema de transportes deberá, en todo caso, quedar asegurada mediante la adecuada utilización de los recursos disponibles, que posibiliten la obtención del máximo rendimiento de los mismos. Los poderes públicos velarán, al respecto, por la coordinación de actuaciones, unidad de criterios, celeridad y simplificación procedimentales y eficacia en la gestión administrativa.
3. En el marco del principio de unidad de mercado, los poderes públicos buscarán la armonización de las condiciones de competencia entre los diferentes modos y empresas de transporte, tenderán a evitar situaciones de competencia desleal, y protegerán el derecho de libre elección del usuario, y la libertad de gestión empresarial, que únicamente podrán ser limitadas por razones inherentes a la necesidad de promover el máximo aprovechamiento de los recursos y la eficaz prestación de los servicios.

Conforme a la Sentencia del Tribunal Constitucional 118/1996, de 27 de junio, estos dos artículos tienen carácter de básicos.

las conexiones y accesos con los principales núcleos de población, y las instalaciones esenciales para la economía nacional, encierran una dosis elevada de indeterminación sobre su alcance concreto, y por tanto no excluyen posibles conflictos con las Comunidades Autónomas que pretendan ejercer sus competencias en materia de transporte ferroviario, sobre todo a la vista de las nuevas condiciones de explotación de las infraestructuras ferroviarias en régimen de libre competencia. El CES entiende, además, que existe un cierto riesgo de inseguridad jurídica, en la medida en que la decisión para la inclusión o no de una concreta infraestructura ferroviaria corresponde, en exclusiva, al Ministerio de Fomento, (en la LOTT se atribuía al Gobierno) que será quien aprecie las citadas razones de interés general para acordar tanto la inclusión de una infraestructura en la REFIG, como para excluirla de la misma.

16. La relevancia que presenta la delimitación de la Red Ferroviaria de Interés General, y el nivel de afección a los intereses sociales, económicos y territoriales, justifica que su concreción se lleve a cabo, asegurando una participación efectiva de los diversos sujetos implicados en dicha actividad planificadora, más allá del mero informe solicitado a las Comunidades Autónomas. Se echa de menos la ausencia de cualquier instrumento de participación institucionalizada en el ámbito del Sector Ferroviario, más allá de la contemplada a través del Consejo Nacional de Transportes Terrestres en la disposición final tercera del Anteproyecto, respecto de la elaboración de las normas de desarrollo de la Ley, y que ni siquiera comprende a los actos de planificación. En este sentido se debería asegurar la participación efectiva en la actividad planificadora del sistema ferroviario, tanto de las distintas Administraciones Territoriales —Comunidades Autónomas y Entidades Locales—, como de sectores representativos de la sociedad, y particularmente de

las organizaciones sindicales y empresariales, y de los usuarios.

17. En opinión del CES, la opción de mantener la titularidad pública de las infraestructuras ferroviarias y de su administración resulta adecuada. Por una parte, porque el alto coste asociado a los grandes proyectos necesarios para impulsar la recuperación del ferrocarril hacen que, probablemente, sólo el Estado pueda acometer, total o parcialmente, su financiación, y es una manera de garantizar mejor el equilibrio territorial en el desarrollo de esos proyectos. Por otra parte, porque en la perspectiva de la introducción progresiva de competencia en la prestación de servicios ferroviarios en la REFIG, es una buena fórmula para garantizar la transparencia en la adjudicación de capacidad a terceros.
18. El CES considera adecuado, igualmente, que se haya optado por recomponer, bajo un único titular, el patrimonio ferroviario del Estado, pues la dualidad anterior, en la que coexistían RENFE y el GIF, suponía en la práctica un administrador para la red convencional y otro para la alta velocidad, circunstancia que planteaba el riesgo de deslizarse hacia un modelo ferroviario dual, sin la necesaria permeabilidad entre las redes.
19. Por otra parte, el carácter del órgano regulador elegido, dependiente del Ministerio de Fomento, suscita dudas en dos perspectivas: las razones de esta opción frente a la adoptada en el caso de otros sectores, en los que se creó un órgano independiente de la Administración sectorial; y la falta de amplitud del órgano regulador en cuanto a su composición.
20. Respecto al régimen sancionador, al que el Anteproyecto dedica el título VII, el CES considera que a la hora de establecer dicho régimen, se debería haber tenido en cuenta los antecedentes normativos existentes al respecto para el sector ferroviario, entre otros, el Reglamento

General de Circulación y las Normas de Seguridad en la Explotación. Por tanto, recomienda que tales antecedentes sean considerados en el desarrollo futuro del referido régimen.

21. Finalmente, se valoran positivamente las previsiones contenidas en el Anteproyecto en relación con el planteamiento de un periodo de transición que

permita el paso de la situación actual al nuevo modelo ferroviario, evitando rupturas radicales y posibilitando la resolución de problemas que puedan surgir con la instauración de la reforma que se propone. Sin embargo, el CES considera que en ese periodo transitorio no puede haber vacíos que generen inseguridad jurídica en ámbito alguno, incluido el laboral.

IV. OBSERVACIONES PARTICULARES

Artículo 3

En la consideración de infraestructura ferroviaria se deberían incluir las terminales de carga y las estaciones de clasificación, siempre y cuando no estuvieran englobadas en la acepción más amplia de estaciones.

Artículo 6

El CES considera necesario asegurar que la clausura de líneas y tramos, con carácter general y sin perjuicio de lo que sean meras correcciones de la infraestructura de nula relevancia en la configuración de la REFIG, se lleve a cabo asegurando cauces para la intervención efectiva de las Comunidades Autónomas y Entidades Locales afectadas, no sólo para asumir la financiación, sino también para proponer cambios en la forma de explotación del servicio, ponderando la repercusión de dicha decisión en la actividad económica y en la vertebración del territorio, y las posibilidades de financiación del conjunto de la REFIG.

El CES considera necesario que este mismo artículo, además de recoger una previsión expresa sobre la necesidad de aplicar el régimen del artículo 4.3 sobre la información previa que debe remitirse a las Comunidades Autónomas o a las Entidades Locales antes del acuerdo sobre clausura, debería indicar, que ese régimen no procederá en los supuestos señalados en el Anteproyecto sobre transporte ferroviario de interés público, en cuyo ámbito se

contempla, entre otras consideraciones, la necesidad de mantener el servicio aunque sea deficitario.

Artículos 7, 8 y 9

El CES estima que existe una notable imprecisión en el Anteproyecto sobre los criterios legales que deben informar las «zonas de servicio ferroviario», que se hacen depender de un «proyecto de delimitación y utilización de espacios ferroviarios», y estos proyectos, a su vez, tendrán el contenido que establezca la normativa reglamentaria que se dicte en desarrollo de la Ley.

El Anteproyecto impone a los Planes Generales y demás instrumentos de planeamiento que califiquen, o en su caso, clasifiquen los terrenos previstos en dichos proyectos como terreno destinado a zonas de servicio ferroviario. Dicha prevalencia se refuerza por la imposibilidad de que el planeamiento urbanístico contenga determinaciones que impidan o perturben el ejercicio de las competencias del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Al respecto, el CES considera que la previsión legal debería limitarse a asegurar que los Planes Urbanísticos y demás instrumentos de planificación y ordenación del territorio deben garantizar la disponibilidad de terrenos, calificados y en su caso, clasificados, como sistema general ferroviario o equivalente, en términos compatibles con

la configuración y planificación de la Red Ferroviaria de Interés General.

Artículo 10

No se aprecian razones suficientes que justifiquen el cambio tan drástico de régimen legal tratado en este artículo, sobre «licencias, autorizaciones y permisos urbanísticos», eliminando los controles públicos sobre la legalidad de las obras, y configurando un nuevo *status* en favor del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, sobre todo cuando numerosas obras pueden afectar a los intereses generales y de los ciudadanos, como a los trabajadores, los vecinos, usuarios del servicio, y a los valores medioambientales.

Artículo 11

El CES estima correctos los criterios generales establecidos en el artículo 11 sobre el régimen de los «pasos a nivel», especialmente la política de sustitución gradual de los actuales por cruces a distinto nivel, y por este motivo considera que procedería determinar cuáles son las causas justificadas y excepcionales que permitirían autorizar pasos a nivel con carácter provisional y por el tiempo estrictamente necesario.

Artículo 22

El Anteproyecto prevé en el apartado 3 del artículo 22, que el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias pueda gestionar indirectamente aspectos como la electrificación, la señalización y el mantenimiento, entre otros, teniendo como límite, de acuerdo con el apartado 4 de ese mismo artículo, «las funciones inherentes a la gestión del sistema de control, circulación y de seguridad». En opinión del CES, este precepto presenta un alto grado de indeterminación por lo que se refiere, entre otros, a la concreción de las competencias y al ejercicio de las mismas.

Artículo 24

Con la regulación prevista en el artículo 24, sobre el patrimonio del Administrador de Infraestructuras Públicas, no se tiene en cuenta la posibilidad de que sus bienes patrimoniales provengan del ejercicio de la potestad expropiatoria, con los derechos que ello puede suponer para los anteriores titulares de los terrenos.

Además, se debería considerar la posibilidad, de acuerdo a lo expresado en la observación general número 16, de que el suelo liberado mediante el instrumento de desafectación tenga un destino finalista que asegure, en todo o en parte, dotaciones de uso público, la construcción de equipamientos o de viviendas protegidas, en lugar de convertirse en un recurso obtenido al margen de las normas de planeamiento urbanístico, de tal forma que la comunidad no participaría en las plusvalías debidas al cambio de uso y generadas en el transcurso del tiempo.

Artículo 25

El artículo 25 del Anteproyecto es particularmente escueto al efecto, limitándose a constatar que el régimen jurídico del personal del ADIF y su contratación se ajustará al Derecho Laboral. En este sentido, se debería indicar conforme a lo establecido en el artículo 55.2.b) de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y funcionamiento de la Administración General del Estado (LOFAGE)¹¹, que el personal laboral será seleccionado mediante convocatoria pública basada en los principios de igualdad, mérito y capacidad. Por otra parte, no se señalan en el Anteproyecto las condiciones conforme a las cuales, eventualmente, el personal funcionario de la Administración General del Estado, y en su caso de otras Administraciones Públicas, pudieran cubrir destinos en la entidad pública empresarial.

¹¹ El artículo 55 de la LOFAGE regula las especificidades del régimen del personal al servicio de las entidades públicas empresariales que tienen que ver con las reglas de selección del personal laboral, la determinación y modificación de las condiciones retributivas, y las condiciones de acceso de personal funcionario para cubrir destino en las citadas entidades públicas empresariales.

Artículo 29

Respecto a la «declaración de red», el CES considera que convendría aclarar si en este precepto se está haciendo mención sólo a la red de titularidad del ADIF o a toda la red que sea considerada de interés general, incluyendo a FEVE.

Artículo 37

En opinión del CES, la previsión del artículo 37, sobre el régimen aplicable a las líneas ferroviarias de titularidad privada, carece de una definición de «infraestructura ferroviaria de titularidad privada» que, por otra parte, es la expresión que da título al capítulo en el que se encuentra este artículo.

Artículo 39

En materia de prestación de servicios ferroviarios adicionales, complementarios y auxiliares, los cuales quedan definidos en el artículo 39 por remisión a lo establecido en los Anexos del Anteproyecto, convendría señalar con claridad que será el ADIF quien gestionará todos los activos relativos a las estaciones de viajeros, las terminales de carga y las estaciones de clasificación.

Artículo 40

El CES considera necesario que en el apartado 2 de dicho artículo, sobre los contratos que se celebren por el ADIF para la prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares, se definan expresamente los supuestos en los que no sea de aplicación lo previsto en la Ley 48/1998¹², para evitar inseguridad jurídica y garantizar los principios generales a este respecto.

Artículo 45

Aunque se consideran razonables los requisitos establecidos en este artículo para la obtención de la licencia para la prestación del servicio de

transporte ferroviario, en cuanto a la exigencia de que se trate de empresas que adopten la forma jurídica de sociedad anónima, el CES estima que este extremo no debe afectar a la naturaleza jurídica de la nueva entidad pública empresarial RENFE-Operadora, creada en la disposición adicional tercera, que tiene como tal entidad el carácter de organismo público al que se hace mención en la Ley 6/1997¹³ y que responde a las funciones, competencias y obligaciones que se atribuye a esta operadora del transporte.

Artículo 59

El CES estima que de acuerdo con la redacción de este artículo, sobre los derechos de los usuarios, podría no quedar garantizado el derecho efectivo a la prestación del servicio en congruencia con el carácter de «servicio de interés público y esencial» que tiene este servicio de transporte según el artículo 42.2 del Anteproyecto, por lo que debería considerarse a estos efectos lo dispuesto en los artículos 3 y 4 de la LOTT.

Igualmente, el CES juzga conveniente que en la letra b) del apartado 2 referida al derecho de «Contratar la prestación del servicio ferroviario desde o hasta cualquiera de las estaciones en las que se recojan o se apeen viajeros. A estos efectos, las empresas ferroviarias podrán prestar sus servicios entre cualesquiera estaciones del trayecto que cubran», se añada al final: «... según se determine reglamentariamente».

En este mismo sentido, en la letra d) del mismo apartado 2 que establece el derecho a «Celebrar con la empresa ferroviaria un contrato de transporte ajustado a lo dispuesto en la Ley 26/1984, de 19 de julio, de Defensa de consumidores y usuarios. Los contratos tipo de transporte que afecten a los usuarios del servicio deberán ser previamente aprobados por el Ministerio de Fomento», debería añadir al final «... previa audiencia del Consejo de Consumidores y Usuarios».

¹² Ley 48/1998, de 30 de diciembre, sobre procedimientos de contratación en los sectores de agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones, por la que se incorporan al ordenamiento jurídico español las Directivas 93/38/CEE y 92/12/CEE.

¹³ Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y funcionamiento de la Administración General del Estado.

De igual modo, respecto al apartado 3, resultaría adecuado que junto a la posibilidad de que los usuarios insten para la defensa de sus pretensiones ante las Juntas Arbitrales de Transporte se contemple la de instar esa defensa ante las de Consumo.

Por otra parte, el CES estima necesario que se aclare la ubicación concreta, en las estaciones y/o a bordo del tren, del Libro de Reclamaciones.

Finalmente, el CES considera que se debería tener en cuenta la posibilidad de que los derechos mínimos de los usuarios de los servicios de transportes ferroviarios de mercancías pudiesen quedar insuficientemente garantizados. Aspecto sobre el cual el Anteproyecto no prevé indicación alguna.

Artículo 60

En cuanto al régimen aplicable al personal ferroviario, previsto en este artículo, el CES estima acertada la especial atención que en el mismo se da a la cualificación del personal ferroviario para la prestación del servicio con las debidas garantías de calidad y eficacia, lo que aconseja que se creen los instrumentos adecuados que supervisen la calidad y eficacia de la formación impartida, debiendo concretarse y homologarse el contenido de los módulos formativos y en conexión con el Sistema Nacional de Cualificaciones.

Artículo 92

En este precepto, relativo a las infracciones específicas en materia de circulación y conducción, las conductas tipificadas como infracciones graves en el apartado 3 no deberían tener un tratamiento homogéneo. Algunas de ellas sí cabe imputarlas al personal de circulación o conducción («... conducción de máquinas de forma negligente o temeraria, la ingestión de bebidas alcohólicas con tasas superiores a las que reglamentariamente se establezcan o de estupefacientes psicotrópicos o cualquier otra sustancia de efectos análogos, que perturben o disminuyan las facultades psicofísicas del personal de circulación o conducción, la omisión de socorro en caso de nece-

sidad o accidente...») mientras que en otras el hecho infractor es ajeno al comportamiento del referido personal («... la conducción y circulación de máquinas que incumplan las condiciones técnicas y de seguridad establecidas en la presente Ley y en las normas de desarrollo o excediendo los tiempos máximos de conducción que se fijan reglamentariamente...») achacable a las empresas de transporte ferroviario, que son las que se comprometen a la prestación del servicio en las condiciones legalmente exigidas. El CES considera que estas últimas infracciones deberían tener acomodo en los artículos del Anteproyecto que fijan con carácter general las infracciones en materia ferroviaria.

Artículo 96

En la regulación del procedimiento sancionador a que se refiere el artículo 96, no se aclara en el párrafo segundo del punto 6, cuál es el plazo de caducidad que debe transcurrir para que se produzca este efecto legal con ocasión de que hubieran transcurrido seis meses desde el inicio del procedimiento y no se hubiera dictado una resolución en las actuaciones.

Disposición adicional primera

En orden al volumen de trabajadores afectados y la complejidad inherente al proceso de constitución de los entes públicos empresariales previstos en el Anteproyecto, el CES considera necesario que en el proceso de sucesión empresarial, no se produzcan vacíos legales o inseguridad jurídica que pudiera afectar al proceso transitorio.

Al respecto se entiende necesario que el Anteproyecto reseñe explícitamente las previsiones contenidas en el artículo 44 del Estatuto de los Trabajadores, en especial las concreciones referidas a marco convencional de aplicación, mandatos de la representación legal de los trabajadores y derecho de información y consulta de los mismos.

Por otra parte, el texto remitido al CES contiene una errata en el apartado 2 (primer párrafo)

de esta disposición adicional, al citarse la disposición adicional cuarta cuando debería figurar la tercera.

Disposición adicional segunda

La mención recogida en la disposición adicional segunda sobre el régimen aplicable al personal funcionario del GIF que se integre en el ADIF, presenta un error en cuanto a la mención al artículo de la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la reforma de la función pública, pues si el nuevo organismo forma claramente parte del sector público dada su naturaleza de entidad pública empresarial, la situación administrativa aplicable es la establecida en el artículo 29.3.a) de la Ley 30/1984 aludida, ya que se refiere al pase a la situación de excedencia voluntaria por prestación de servicios en otra actividad o puesto del sector público, mientras que la mención circunscrita al artículo 29.3 de la citada Ley, podría dar lugar tanto a aquella modalidad de excedencia, como a la modalidad de «excedencia voluntaria por interés particular» que tiene unos requisitos y unas consecuencias legales distintas a la anterior. Este error se reproduce en el borrador de Estatuto del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Disposición adicional tercera

En el párrafo segundo, punto 3, de esta disposición adicional, relativa a la nueva entidad RENFE-Operadora, se alude a que desde la entrada en vigor de la Ley, «tendrá asignada toda la capacidad de infraestructura necesaria para la prestación de servicios de transporte de mercancías que estuviere prestando en ese momento», sin especificar a qué empresa se refiere. En opinión del CES, dado que la constitución de aquella coincide con la entrada en vigor de la Ley, cabe suponer que se refiriere a la capacidad que mantuviera en ese momento la actual RENFE, circunstancia que convendría aclarar tanto en esta disposición como en el propio ámbito del Estatuto de la entidad en que se repite este mismo extremo.

En el apartado 11 de esta disposición adicional, se señala que el régimen sobre personal de RENFE-Operadora se ajustará a lo previsto para las sociedades mercantiles estatales en la disposición adicional duodécima de la LOFAGE, cuando en el apartado 9 anterior ya se establece que el personal se registrará por las normas de Derecho Laboral que les sean de aplicación.

Dado que RENFE-Operadora se configura jurídicamente como entidad pública empresarial y en coherencia con el régimen establecido para el personal del ADIF, el CES propone la supresión del citado apartado 11, y consecuentemente, la sujeción del régimen del personal laboral de RENFE-Operadora a las estipulaciones contenidas en el artículo 55 de la LOFAGE.

Disposición transitoria tercera

La remisión al artículo 4.3 del Anteproyecto que se realiza en la disposición transitoria tercera, sobre la determinación de las líneas ferroviarias que formarán parte de la Red Ferroviaria de Interés General, resulta incorrecta, ya que es el artículo 4.2 el que alude específicamente a esta materia.

Disposición transitoria sexta

El CES considera conveniente que el Anteproyecto contemple una previsión concreta acerca de los efectos que para FEVE tendría el hecho de que su infraestructura se integrara finalmente en la nueva entidad administradora de las infraestructuras ferroviarias (ADIF).

Anexo

El anexo del Anteproyecto en el que se recogen una serie de definiciones, suscita dudas a este órgano consultivo sobre si las mismas se ajustan plenamente a la normativa comunitaria de aplicación. En particular las referidas a «servicio internacional de transporte de mercancías» y «servicios complementarios».

V. CONCLUSIONES

Sin perjuicio de las observaciones realizadas en el cuerpo del presente Dictamen, con carácter general el Consejo Económico y Social ha valorado positivamente el Anteproyecto de Ley, entendiendo que responde a la necesidad de impulsar el transporte ferroviario.

No obstante, en opinión del Consejo, el texto del Anteproyecto admite todavía distintas mejoras de las que, sin ánimo de exhaustividad, se da cuenta tanto en las observaciones generales como las particulares realizadas en este Dictamen.

Madrid, 29 de enero de 2003

V.º B.º El Presidente
Jaime Montalvo Correa

El Secretario General
Juan Luis Nieto Fernández